

anbefalet, at der iværksættes et forsøg med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i visse udvalgte byområder. Justitsministeriet har i overensstemmelse hermed i slutningen af 1983 iværksat et forsøg. De enkelte forsøgsområder er udvalgt således, at forsøget omfatter en række forskelligartede områder med hensyn til randbebyggelse m.v. Forsøget, der forestås af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, er planlagt afsluttet efter 1 års forløb.

Formålet med forsøget er ved før/eftermålinger at undersøge, hvilke konsekvenser en nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen uden vejtekniske foranstaltninger har for bilisternes hastighedsvalg. Samtidig er det formålet at vurdere hensigtsmæssigheden ved at afmærke lavere hastighedsgrænser ved zonetavler (områdetavler) i stedet for som normalt at afmærke vejene strækningssvis med forbudstavler.

Baggrunden for forsøget og resultaterne af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning forundersøgelser er beskrevet i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning notat 2/1984.

Opholds- og legeområder og mindre indgribende trafiksaneringer (»stilleveje«).

En vurdering af den generelle hastighedsbegrænsning inden for tættere bebygget område må tillige omfatte de særlige regler om opholds- og legeområder og »stilleveje«.

I opholds- og legeområder må kørsel kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km i timen). På veje med mindre indgribende foranstaltninger (»stilleveje«) forudsættes sådanne anlægsmæssige foranstaltninger, at hastigheder over 30 km i timen vanskeliggøres.

Det er således karakteristisk for såvel opholds- og legeområder som stilleveje, at der til disse trafiksaneringer skal foretages forskellige anlægsmæssige foranstaltninger, og at trafiksanering navnlig har til formål gennem nedsættelse af kørehastigheden at forbedre miljøet herunder sikkerheden for børn. Trafiksaneringer har som altovervejende hovedregel ikke til formål at løse problemer vedrørende trafikafviklingen.

Det schweiziske forsøg med hastighedsnedsættelse fra 60 til 50 km i timen i visse udvalgte byer.

Foreløbige resultater fra dette forsøg er, som nævnt ovenfor under pkt. 2.3.3., indgået i færdsels-sikkerhedskommissionens drøftelser af den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område.

Senere oplysninger om forsøget viser, at der er langt færre cyklister i Schweiz end i Danmark, men at der er forholdsmæssigt flere biler. Endvidere er det oplyst, at der i forsøgets første år er konstateret en uhedsreduktion på 12,7 pct. og i det andet år 7,3 pct. Denne uhedsreduktion skyldes dels et fald i uheldstallet i forsøgsområderne, dels en stigning i kontrolområderne. Faldet i uheldstallet er sket blandt bilister og fodgængere, hvori- mod der ikke er sket noget fald for cyklisterne og knallertførernes vedkommende. Endelig bemærkes det, at antallet af uheld pr. indbygger i Schweiz er væsentlig større end i Danmark. Det kan således oplyses, at antallet af uheld og dræbte i Schweiz i 1982 var henholdsvis 25.535 og 1.192, mens de tilsvarende tal for Danmark var 11.196 og 658. I tættere bebygget område var der i Schweiz i 1982 17.492 uheld med 531 dræbte og 20.114 tilskadekomne. I tættere bebygget område var der i Danmark i 1982 7.634 uheld med 313 dræbte og 8.635 tilskadekomne. Disse tal må endvidere sammenholdes med et befolkningstal i Schweiz på 6,3 mill. og i Danmark på 5,1 mill.

2.5. Justitsministeriets vurdering af de forskellige hastighedsgrænser.

2.5.1. Generelt.

Som det fremgår af ovenstående bemærkninger, foreligger der dels siden færdselsloven af 1976 dels siden ændringen i 1981 en række oplysninger om de forskellige hastighedsgrænser, som giver et rimeligt grundlag for på nuværende tidspunkt at foretage en fornyet vurdering af de gældende generelle hastighedsgrænser.

Justitsministeriet har på denne baggrund taget spørgsmålet op til en samlet vurdering.

2.5.2. Motorveje.

De foreliggende oplysninger viser, at uhedsfrekvensen (dvs. antallet af personskadeuheld pr. mill. vognkilometer) på motorveje, der for 1982 blev opgjort til 0,06, ligger betydeligt under uhedsfrekvensen på andre vejtyper. I 1982 var uhedsfrekvensen på kommuneveje således 0,61, på landeveje 0,40 og på hovedlandeveje 0,30. For alle veje var uhedsfrekvensen 0,44. Dvs. at uhedsfrekvensen på motorveje er ca. en syvendel af den gennemsnitlige uhedsfrekvens på alle veje.

Formålet med den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje er at tilskynde bilerne til at køre på de mere sikre motorveje.

Den lave uhedsfrekvens på motorvejene må i væsentlig grad tilskrives motorvejenes vejtekniske